Bundesrat Drucksache **267/99**

04.05.99

Gesetzesantrag

des Landes
Baden-Württemberg

Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen (UmKraftG)

A. Zielsetzung

Der Entwurf des Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen verfolgt das Ziel, umweltfreundlicheren Kraftstoffen zu einer beschleunigten Markteinführung zu verhelfen. Dafür ist neben einer Kennzeichnung der einzelnen Qualitäten eine Steuerspreizung zugunsten umweltgerechterer Kraftstoffqualitäten vorgesehen. An die erfolgreiche Strategie bei der Einführung des unverbleiten Benzins wird angeknüpft. Der Gesetzentwurf greift den Bundesratsbeschluss DS **491/96** (Beschluss) vom 29. November 1996 wieder auf.

Auf europäischer Ebene wurde zwischenzeitlich die Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen von Parlament und Rat verabschiedet. In deren Folge sollen die Kraftstoffmindestanforderungen an den Schwefel-, Benzol- und Aromatengehalt in 2 Stufen im Jahr 2000 und im Jahr 2005 erhöht werden. Dabei sind jedoch insbesondere für Schwefel nur unzureichende Grenzwerte festgesetzt. Sie verhindern den konsequenten Einsatz hochwirksamer Abgasreinigungssysteme und behindern die Verbreitung neuer kraftstoffsparender Motorenkonzepte.

Der Einsatz verbesserter Kraftstoffe reduziert zudem unmittelbar die Emissionen der gesamten Bestandsflotte, da diese Kraftstoffe bei allen Fahrzeugen, insbesondere auch bei Altfahrzeugen, zum Einsatz kommen können. Die umweltfreundlicheren Kraftstoffe bieten einen nicht unerheblichen Beitrag zur Emissionsminderung im Straßenverkehr.

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

B. Lösung

Zur Verwirklichung der Zielsetzung sind Änderungen der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, des Mineralölsteuergesetzes und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlich.

Die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird um die Begriffsbestimmung für "extra schwefelarmen Ottokraftstoff" und "extra schwefelarmen Dieselkraftstoff" erweitert. Daneben wird die Kennzeichnung dieser Kraftstoffe geregelt.

Im Mineralölsteuergesetz werden die Regelsteuersätze für die umweltfreundlicheren Kraftstoffe festgelegt. Gleichzeitig werden die bisherigen Steuersätze für bleifreien und verbleiten Ottokraftstoff und Diesel angehoben, so daß eine Differenzierung von 6 Pf/l zwischen herkömmlichem und umweltfreundlicherem Kraftstoff besteht. Diese Differenz soll 3 Jahre lang aufrecht erhalten bleiben. Danach wird die Mineralölsteuer für den umweltfreundlicheren Kraftstoff um 3 Pf/l angehoben, während die Steuer für herkömmliche Treibstoffe unverändert bleibt.

In das Bundes-Immissionsschutzgesetz wird eine Ermächtigung zur Definition und Kennzeichnung umweltverträglicherer Kraftstoffe eingefügt.

C. Alternativen

keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand
   Die vorgesehene Steuerspreizung ist über den Zeitraum von 3 Jahren aufkommensneutral ausgestaltet. Den Mehreinnahmen im 1. Jahr in Höhe von 1,33 Mrd. DM stehen ein ausgeglichenes Ergebnis im 2. Jahr und Mindereinnahmen in Höhe von 1,33 Mrd. DM im 3. Jahr gegenüber.

...

Es wurden verschiedene Modelle einer Steuerspreizung untersucht, wobei eine schrittweise Marktdurchdringung des umweltgerechteren Kraftstoffs innerhalb eines Zeitraumes von 3 Jahren (20 %, 50 % und 80 % Marktanteil) zugrunde gelegt wurde. Es hat sich gezeigt, dass das Modell, das eine Steuerspreizung in Höhe von 6 Pf/l vorsieht, die geringsten Risiken in sich trägt und Aufkommensneutralität dadurch gewahrt werden kann.

Es wird damit gerechnet, dass die Marktdurchdringung mit umweltfreundlicherem Kraftstoff nach 3 Jahren einen Stand erreicht hat, der eine weitere steuerliche Entlastung nicht mehr erforderlich macht. Deshalb soll die Mineralölsteuer für umweltfreundlicheren Kraftstoff ab dem 4. Jahr um 3 Pf/l angehoben werden, während für den herkömmlichen Kraftstoff der bisherige Mineralölsteuersatz weiter gilt. Ab diesem Zeitpunkt wird die Differenz zwischen umweltfreundlicherem und herkömmlichem Kraftstoff nur noch 3 Pf/l betragen.

Soweit der umweltfreundlichere Kraftstoff angeboten und getankt wird, besteht für die Fahrzeuge der öffentlichen Hand weitgehend Kostenneutralität.

2. Vollzugsaufwand

Es ergibt sich kein zusätzlicher Vollzugsaufwand.

E. Sonstige Kosten

Für die flächendeckende Versorgung des deutschen Marktes werden bei vollständiger Umstellung auf umweltfreundlichere Kraftstoffe die Investitionskosten in den Raffinerien auf ca. 2 bis 3 Mrd. DM geschätzt. Die Kraftstoffmehrkosten betragen bis zu 3 Pf/l. Der Gesetzentwurf sieht eine Mineralölsteuerspreizung von 6 Pf/l zwischen herkömmlichem und umweltfreundlicherem Kraftstoff vor, wobei diese durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer für herkömmliche Kraftstoffe um 3 Pf/l und eine Senkung der Mineralölsteuer für umweltfreundlichere Kraftstoffe um 3 Pf/l erreicht wird. Die Steuerspreizung von 6 Pf/l ist im Hinblick auf die Mehrkosten, die den Raffinerien

...

durch die Umstellung entstehen, erforderlich, aber auch ausreichend. Dies wird auch in der vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Studie "Auswirkungen einer veränderten Benzinzusammensetzung in Europa" von Arthur D. Little bestätigt.

Den Investitionskosten in den Raffinerien und den geringen Produktionsmehrkosten sind nicht näher quantifizierte Kosteneinsparungen in der Motorentechnik und in der Abgasreinigungstechnik gegenüber zu stellen. Außerdem sind Verbrauchseinsparungen von rund 20% bei Benzindirekteinspritzern einzurechnen, die durch die schwefelreduzierten Kraftstoffe ihre volle Wirkung entfalten können. Einem geringfügig erhöhten Energieeinsatz in den Raffinerien wird damit eine nachhaltige Verbrauchs- und damit CO_2-Minderung im Fahrbetrieb gegenüber stehen.

Die Steuererhöhung von 3 Pf/l für herkömmlichen Treibstoff bewegt sich dabei im Rahmen regionaler Preisschwankungen, so dass unverhältnismäßige Belastungen für einzelne Räume bis zu einem flächendeckenden Angebot umweltfreundlicherer Kraftstoffe vermieden werden.

Bundesrat Drucksache **267/99**

04.05.99

Gesetzesantrag
des Landes
Baden-Württemberg

Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen (UmKraftG)

Staatsministerium
Baden-Württemberg
Der Staatssekretär
II

Stuttgart, den 30. April 1999

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident
Roland Koch

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigefügten

> Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen (UmKraftG)

zuzuleiten.

Ich bitte, die Vorlage gemäß § 23 Abs. 3 in Verbindung mit § 15 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates in die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 21. Mai 1999 aufzunehmen. Nach Vorstellung im Plenum soll der Gesetzentwurf den Ausschüssen zur weiteren Beratung überwiesen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Lorenz Menz

Anlage

Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen (UmKraftG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 13. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2036), geändert durch die erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen vom 8. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2858), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden folgende Absätze 2 und 3 angefügt:

   "(2) Extra schwefelarmer Ottokraftstoff im Sinne dieser Verordnung ist jeder Ottokraftstoff mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,001 Gewichts-%, einem Benzolgehalt von höchstens 1 Volumen-%, einem Aromatengehalt von höchstens 30 Volumen-% und einem Dampfdruck von höchstens 60 kPa (Sommer)."

   "(3) Extra schwefelarmer Dieselkraftstoff im Sinne dieser Verordnung ist jeder Dieselkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 0,001 Gewichts-%, einem Höchstgehalt an polyzyklischen Aromaten (PAH) von 1,0 Gewichts-%, einer Cetanzahl von mindestens 53, einem Cetanindex von mindestens 50 und einer Dichte von maximal 840 kg/m^3."

2. § 6 Absatz 2 wird Absatz 3. Es wird folgender Absatz 2 eingefügt:

(2) Will der Auszeichnungspflichtige zusätzlich deutlich machen, daß er Kraftstoffe, die den Anforderungen des § 1 Absatz 2 oder 3 entsprechen, veräußert, kann er Ottokraftstoffe mit dem Zusatz "extra schwefelarm" und Dieselkraftstoffe mit dem Zusatz "Diesel extra schwefelarm" bezeichnen.

Artikel 2
Änderung des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG)

Das Mineralölsteuergesetz in der Fassung vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150, 2185), zuletzt geändert durch das Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform vom ..... (BGBl. I S. .....) wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

   1. für 1000 l Benzin der Unterpositionen
      2710 00 27, 2710 00 29 und 2710 00 32
      der Kombinierten Nomenklatur 1070,00 DM,

      wenn es nach der Zehnten Verordnung zur
      Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-
      gesetzes als "extra schwefelarm" bezeichnet
      werden darf 1040,00 DM,

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird der Betrag von "1140,00 DM" durch den Betrag von "1170,00 DM" ersetzt.

3. § 2 Abs. 1 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

   4. für 1000 l Gasöl der Unterposition 2710 00 69
      und ihnen im Siedeverhalten entsprechende
      Mineralöle der Unterposition 2707 91 00 der

Kombinierten Nomenklatur	710,00 DM,
wenn es nach der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als "Diesel extra schwefelarm" bezeichnet werden darf	680,00 DM,

Artikel 3

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 19. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3178), wird wie folgt geändert:

§ 34 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 6 am Ende wird das Wort "und" durch ein Komma und in Nummer 7 der Punkt durch das Wort "und" ersetzt.

2. Folgende Nummer 8 wird angefügt:
   8. daß für Kraftstoffe, die besonders umweltfreundlich sind, eine besondere Deklaration zuzulassen ist.

Artikel 4

Rückkehr zum Verordnungsrang

Die auf Artikel 1 beruhenden Teile der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen können auf Grund der Ermächtigung der § 23 Abs. 1, § 34 Abs. 1 und 2 Nr. 6,7 und 8, § 37, § 38 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und des § 2 a Abs. 3 des Benzinbleigesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5
Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 2 tritt am 1. Januar 2000 in Kraft.

(3) Vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2002 gilt Artikel 2 Nr. 1 und 3 in folgender Fassung:

1. für 1000 l Benzin der Unterposition
2710 00 27, 2710 00 29 und 2710 00 32
der Kombinierten Nomenklatur 1070,00 DM,

wenn es nach der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als "extra schwefelarm" bezeichnet werden darf 1010,00 DM,

4. für 1000 l Gasöl der Unterposition
2710 00 69 und ihnen im Siedeverhalten
entsprechende Mineralöle der Unterposition
27079100 der Kombinierten Nomenklatur 710,00 DM,

wenn es nach der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als "Diesel extra schwefelarm" bezeichnet werden darf 650,00 DM,

Begründung

A. **Allgemeiner Teil**

I. **Zielsetzung:**

Am 29. November 1996 beschloss der Bundesrat auf Initiative von Baden-Württemberg den Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen - DS 491/96 (Beschluß) - in den Bundestag einzubringen. Die Bundesregierung hat den Gesetzentwurf des Bundesrates mit ihrer Stellungnahme im Februar 1997 dem Bundestag zugeleitet. Er fiel mit Ablauf der Legislaturperiode des 13. Deutschen Bundestags im Oktober 1998 der Diskontinuität anheim.

Zwischenzeitlich wurde auf europäischer Ebene die Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen von Parlament und Rat am 13. Oktober 1998 verabschiedet und am 28. Dezember 1998 veröffentlicht. Sie sieht in einem Stufenkonzept für die Jahre 2000 und 2005 wesentliche Anforderungen an die Mindestqualität von Kraftstoffen vor.

Der vorliegende Entwurf soll Anreize für eine freiwillige, zügige und möglichst flächendeckende Markteinführung umweltfreundlicherer Kraftstoffe schaffen, die höhere Qualitätsanforderungen erfüllen als in der EU-Richtlinie 98/70/EG für die Jahre 2000 und 2005 festgelegt wurden. Das UmKraftG sieht neben der Schwefelreduzierung insbesondere eine Herabsetzung des Aromatengehaltes, eine Kennzeichnung von derart verbessertem Treibstoff und eine Steuerspreizung zugunsten dieser umweltfreundlicheren Kraftstoffe vor. Es gilt sowohl die Benzin- wie auch die Dieselkraftstoffzusammensetzung weiterzuentwickeln und verbesserte Kraftstoffe möglichst schnell flächendekkend zum Einsatz zu bringen.

Die Definition der Kraftstoffqualität konzentriert sich auf die Festlegung einzelner umweltrelevanter Komponenten, die fahrzeugtechnisch unproblematisch und z.T. sogar vorteilhaft sind.
Mit der definierten umweltfreundlicheren Kraftstoffqualität werden neben den

Emissionen von Dieselruß flüchtige Kohlenwasserstoffe (VOC) als Vorläufersubstanzen der Ozonbildung sowie Schwefelverbindungen, die im Zusammenhang mit Waldschäden genannt werden, vermindert.

Während die vollständige Umstellung der Bestandsflotte auf Fahrzeuge mit moderner Abgasminderungstechnik (geregelter Katalysator, moderne Dieselmotortechnik) erst nach der Jahrtausendwende erreicht sein wird, können durch den Einsatz verbesserter Kraftstoffe schon jetzt die Emissionen im Straßenverkehr erheblich reduziert werden. Denn umweltfreundlicherer Kraftstoff hat den Vorteil, dass er in allen Fahrzeugen, auch den Altfahrzeugen, zum Einsatz kommen kann und dadurch wesentlich zu einer Minderung der Emissionen beiträgt. Gerade Altfahrzeuge sind für einen Großteil der Benzol- und Dieselrußemissionen verantwortlich. Daneben trägt auch eine nicht zu vernachlässigende Anzahl von Kraftfahrzeugen mit älteren Katalysatoren, deren Wirkung eingeschränkt ist, zu den Emissionen bei.

Darüber hinaus führen umweltfreundlichere Kraftstoffe auch nach der Umstellung der Bestandsflotte auf abgasarme Kraftfahrzeuge zu weiteren Emissionsminderungen. Sie sind darüber hinaus zum Teil Voraussetzung für den Einsatz wirkungsvoller Abgasreinigungssysteme. Sie ermöglichen den Einsatz bzw. die volle Wirkungsentfaltung neuer schadstoffarmer und sparsamer Motorkonzepte insbesondere beim Ottomotor. Außerdem wirkt ein niedrigerer Schwefelgehalt sich verschleißmindernd auf alle Motoren aus.

Die Mineralölindustrie hat in der Vergangenheit Schritte hin zu einem umweltfreundlicheren Kraftstoff u.a. aus technischen und Kostengründen abgelehnt.

Demgegenüber ist zu bemerken, dass die Technik für eine raffinerieseitige Schwefelminderung verfügbar ist, wie die Herstellung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen z.B. in Schweden und teilweise bereits in der Bundesrepublik Deutschland belegen.

Grundsätzlich benötigt kein Fahrzeug schwefelhaltigen Kraftstoff. Schwefel ist jedoch in Rohöl enthalten und muss durch bestimmte Raffinerieverfahren eliminiert werden. Die Senkung der Schwefelanteile im Kraftstoff ist daher mit Mehrkosten aufgrund weiterer Raffinationen verbunden. Ein Anreiz für die Einführung und den Kauf von umweltfreundlicheren Kraftstoffen ist deshalb notwendig.

Wie die Erfahrungen aus anderen Staaten zeigen, können durch eine sachgerechte Differenzierung der Mineralölsteuerbelastung in kurzer Zeit erhebliche Marktanteile für umweltfreundlichere Kraftstoffe gewonnen werden. So konnten z.B. in Schweden die Marktanteile von besonders schwefelreduziertem Diesel binnen 15 Monaten von 25 % auf 75 % gesteigert werden.

Um auch auf dem deutschen Markt schwefelarmem Ottokraftstoff und schwefelarmem Dieselkraftstoff zum Durchbruch zu verhelfen, sieht das Gesetz eine Differenz bei der Mineralölsteuer von 6 Pfennigen je Liter zwischen herkömmlichen und umweltfreundlicheren Kraftstoffen vor. Mit dieser Steuerspreizung soll ein finanzieller Anreiz geschaffen werden, umweltfreundlichere Kraftstoffe herzustellen und zu tanken.

Die Möglichkeiten der Steuerspreizung im Rahmen der EU-Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen zur beschleunigten Markteinführung umweltverträglicherer Kraftstoffe werden dadurch genutzt.

Das Vorgehen orientiert sich damit weitgehend an dem bewährten Modell der Einführung bleifreien Benzins. Die Voraussetzungen für die angestrebte flächenhafte Einführung umweltfreundlicherer Kraftstoffqualitäten sind allerdings günstiger zu beurteilen als bei der Einführung bleifreien Benzins. Da kein Fahrzeug schwefelhaltigen Treibstoff benötigt, ist keine doppelte Infrastruktur an der jeweiligen Tankstelle ("zweite Zapfsäule") erforderlich. Es ist zu erwarten, daß von den Tankstellen das Angebot umweltfreundlicheren Treibstoffs zur Werbung genutzt wird und die Mineralölunternehmen deshalb

bald die notwendigen Maßnahmen für eine flächenhafte Versorgung ergreifen.

Ein weiteres Zuwarten ist vor dem Hintergrund des bestehenden Handlungsbedarfs nicht zu vertreten. Rechtlich mögliche unmittelbare Eingriffe in den Verkehr z.B. in der Folge des Ozongesetzes oder der 23. BImSchV, die erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaft haben können, machen die Dringlichkeit deutlich, die technischen Möglichkeiten zur Minderung der Umweltbelastungen auszuschöpfen.

II. Inhalt

Der Gesetzentwurf ergänzt die in der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bereits vorhandenen Definitionen von verbleitem und unverbleitem Ottokraftstoff und Diesel durch die Begriffsbestimmungen "extra schwefelarm" bei Ottokraftstoff und "Diesel extra schwefelarm" beim Dieselkraftstoff und sieht eine Steuerspreizung zugunsten umweltfreundlicherer Kraftstoffe vor.

Die Parameter umweltfreundlicherer Kraftstoffqualität werden im einzelnen definiert. Diese Definition konzentriert sich vor allem auf die Festlegung einzelner umweltrelevanter Komponenten, deren Grenzwerte in der EU-Richtlinie sowohl aus umwelt- als auch unter fahrzeugseitigen Gesichtspunkten unzureichend festgesetzt sind.

Daneben wird in diesem Gesetz die Form der Kennzeichnung dieser umweltfreundlicheren Kraftstoffe geregelt. Die Kennzeichnung kann durch einen entsprechenden Zusatz erfolgen und entspricht der bereits gängigen Praxis für herkömmliche Kraftstoffe.

Um eine Steuerspreizung zwischen umweltverträglicheren und konventionellen Kraftstoffen zu ermöglichen, ist eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes erforderlich. Durch das neue Gesetz werden die Regelsteuersätze für

Benzin und Diesel um 3 Pf/l angehoben und für umweltverträglichere Kraftstoffe auf 3 Jahre befristet um 3 Pf/l abgesenkt, so daß eine Differenz von 6 Pf/l innerhalb der Kraftstoffsorten besteht. Es wurden verschiedene Modelle einer Steuerspreizung untersucht, wobei eine schrittweise Marktdurchdringung des umweltgerechteren Kraftstoffs innerhalb eines Zeitraumes von 3 Jahren (20 %, 50 % und 80 % Marktanteil) zugrunde gelegt wurde. Es hat sich gezeigt, dass das Modell, das eine Steuerspreizung in Höhe von 6 Pf/l vorsieht, die geringsten Risiken in sich trägt und Aufkommensneutralität dadurch gewahrt werden kann.

Die Steuererhöhung von 3 Pf/l für herkömmlichen Treibstoff bewegt sich dabei im Rahmen regionaler Preisschwankungen, so dass unverhältnismäßige Belastungen für einzelne Räume bis zu einem flächendeckenden Angebot umweltfreundlicherer Kraftstoffe vermieden werden.

Die Steuerspreizung von 6 Pf/l ist im Hinblick auf die Mehrkosten, die den Raffinerien durch die Umstellung entstehen, erforderlich, aber auch ausreichend. Dies wird auch in der vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Studie "Auswirkungen einer veränderten Benzinzusammensetzung in Europa" von Arthur D. Little bestätigt.

Diese Steuerspreizung soll 3 Jahre lang aufrecht erhalten werden. Es wird damit gerechnet, dass die Marktdurchdringung mit umweltfreundlicherem Kraftstoff nach 3 Jahren einen Stand erreicht hat, der eine weitere steuerliche Entlastung nicht mehr erforderlich macht. Deshalb soll die Mineralölsteuer für umweltfreundlicheren Kraftstoff ab dem 4. Jahr um 3 Pf/l angehoben werden, während für den herkömmlichen Kraftstoff der bisherige Mineralölsteuersatz weiter gilt. Ab diesem Zeitpunkt wird die Differenz zwischen umweltfreundlicherem und herkömmlichem Kraftstoff nur noch 3 Pf/l betragen.

In das Bundes-Immissionsschutzgesetz wird eine Norm aufgenommen, die

dazu ermächtigt, umweltverträglichere Kraftstoffe zu definieren und auch entsprechend zu kennzeichnen.

Um die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes flexibel den jeweiligen Gegebenheiten anpassen zu können, sieht Artikel 3 vor, dass die durch dieses Gesetz vorgenommenen Änderungen bzw. Ergänzungen der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes durch Rechtsverodnung wieder geändert werden können.

Die zur Erlangung von Steuervorteilen zugrunde gelegten Mindestanforderungen gehen teilweise über die Anforderungen der EU-Richtlinie für die Kraftstoffqualitäten des Jahre 2005 hinaus und orientieren sich an den Forderungen der deutschen und europäischen Automobilindustrie und am Ziel einer unmittelbaren Umweltentlastung.

Die Werte entsprechen weitgehend dem Bundesratsbeschluss vom 29.11. 1996 - DS 491/96 -. Beim Benzin wird der jetzt geforderte geringere Schwefelgehalt an die zwischenzeitliche Weiterentwicklung in der Motorentechnik angepasst. Beim Diesel wurde die Cetanzahl unter zusätzlicher Angabe des Cetanindex angepaßt. Der in der EU-Richtlinie unerklärlich hohe Wert für polyzyklische Aromaten (PAH) wurde korrigiert.

Ottokraftstoff:

Beim Ottokraftstoff führt **Schwefel** bereits in geringen Konzentrationen zur Schädigung der bei künftigen Motorkonzepten notwendigen neuen Katalysatorkonzepte. Reduzierte Schwefelgehalte verbessern die Dauerhaltbarkeit von Katalysatoren und ermöglichen neue Motorenkonzepte wie die energiesparende Benzindirekteinspritzung. Nur derartige Motoren bieten ein ausreichendes Entwicklungspotential für künftige Ziele der Abgasgesetzgebung bei gleichzeitiger Verringerung des Verbrauchs. Der von der Automobilindustrie als absolute Obergrenze bezeichnete Wert liegt bei 30 ppm, Schwefelwerte

von maximal 10 ppm werden gewünscht und völlige Schwefelfreiheit als ideal bezeichnet. Die heute bereits vorhandenen Raffineriestrukturen lassen einen Schwefelgehalt von 10 ppm bei vertretbaren Mehrkosten von wenigen Pfennigen je Liter zu. Die weitaus überwiegende Zahl der Raffinerien verfügt über die entsprechende technische Ausstattung. In Japan ist Benzin mit max. 10 ppm Schwefel (marktübliche Werte zwischen 5 und 7,5 ppm) verfügbar, in den skandinavischen Märkten steht die Einführung bevor.

Das krebserzeugende **Benzol** wird auch im Rahmen der EU-Richtlinie ab dem Jahr 2000 auf 1 Vol.% begrenzt. Die Benzolemissionen werden jedoch auch insbesondere durch den **Aromatengehalt** im Benzin beeinflusst und ein verminderter Aromatengehalt wirkt sich auf das Benzolemissionsverhalten von Katalysator- und Nichtkatalysatorfahrzeugen günstig aus. Die Abgasreinigung eines Kat-Fahrzeuges wird dadurch erleichtert. Durch Zusatz sauerstoffhaltiger Komponenten wie Methyltertiärbutylether (MTBE) werden die günstigen Eigenschaften der Aromaten ersetzt. MTBE ist ausreichend verfügbar.

Dieselkraftstoff:

Beim Dieselkraftstoff beeinflusst der **Schwefelgehalt** in hohem Maß das Emissionsverhalten. Eine Senkung des Schwefelgehaltes ist deshalb zur Reduzierung der Partikelmasse von hoher Bedeutung. Für weitere emissionsmindernde Techniken, z. B. NO_x – Reduktionskatalysatoren, aber auch Rußfilter ist ein möglichst schwefelfreier Kraftstoff erforderlich. Diesel mit einem Schwefelgehalt von 10 ppm ist in Deutschland bereits zu geringen Mehrpreisen von ca. 5 Pf/l erhältlich. So stellen z.B. ÖPNV-Unternehmen zunehmend auf die Verwendung von extra schwefelarmem Diesel um, da bei Verwendung von derartigem Kraftstoff hochwirksame Abgasreinigungssysteme in Dieselbussen installiert werden können. In Skandinavien besitzt dieser Kraftstoff Marktanteile bis zu 100%.

Die **Dichte** von Dieselkraftstoff geht in die Partikel- und Kohlenwasserstoff-

emission ein. Bei einem höheren Grenzwert steigen diese Emissionen überproportional an. Geringfügige Änderungen des spezifischen Gewichtes sind in der Raffinerie auf relativ einfache Weise mit der vorhandenen Technik darstellbar.

Unter **polyzyklische Aromaten (PAH)** fallen auch Stoffe mit hochkanzerogenem Potential. Marktübliche Kraftstoffe liegen überwiegend bei 1 bis 2 %, höchstens bei 3 bis 4 Gewichts-% PAH-Anteil. Die Verminderung der schwererflüchtigen Komponente stellt kein technisches Problem dar und hilft bei der Verminderung der Partikel und deren Gefährdungspotential.

Die **Cetanzahl** von Diesel wurde in den vergangenen Jahren kontrovers diskutiert. Dieses Maß für die Zündwilligkeit soll nach der EU-Richtlinie lediglich auf 51 angehoben werden. Dies ist die Untergrenze der marktüblichen Kraftstoffe. Der von der ACEA (Dachverband der Europäischen Automobilhersteller) geforderte Wert von 58 ist technisch kaum erreichbar.

Ein Wert von 53 ist nach jüngsten Erkenntnissen aus der Automobilindustrie bei gleichzeitiger Einführung des Cetanindex–Wertes von 50 ausreichend. Technische Probleme entstehen nicht, da die Tankstellenkraftstoffe meist zwischen 51 und 53 liegen. Der Cetanindex bewertet die Zündwilligkeit unter Berücksichtigung von spezifischem Gewicht und Details des Siedeverlaufs.

III. **Kosten**

Das diesem Gesetzentwurf zu Grunde liegende Modell der Steuerspreizung ist aufkommensneutral ausgestaltet. Ihm liegt die Annahme einer Marktdurchdringung des neuen umweltverträglicheren Kraftstoffes von 20% im 1. Jahr, 50% im 2. Jahr und 80% im 3. Jahr zu Grunde.

Der Gesetzentwurf sieht eine Mineralölsteuerspreizung von 6 Pf/l zwischen

herkömmlichem und umweltfreundlicherem Kraftstoff vor, wobei diese durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer für herkömmliche Kraftstoffe um 3 Pf/l und eine Senkung der Mineralölsteuer für umweltfreundlichere Kraftstoffe um 3 Pf/l erreicht wird.

Diese Vorgehensweise entspricht auch der bei der Einführung von bleifreiem Benzin, die sich bewährt hat.

Die Anhebung der Steuer für herkömmliche Kraftstoffe um 3 Pf/l bewegt sich zudem im Rahmen von regionalen Preisschwankungen.

Zur vollständigen Versorgung des deutschen Kraftstoffmarktes mit umweltverträglicheren Kraftstoffen werden die Investitionskosten auf ca. 2 bis 3 Mrd. DM geschätzt. Die Kraftstoffmehrkosten betragen bis zu 3 Pfennig je Liter. Für eine Umstellung auf umweltfreundlichere Kraftstoffe im Rahmen des Bundesratsbeschlusses von 1996 hatte die Mineralölwirtschaft für die gesamte Europäische Union eine Investitionssumme in Höhe von rund 10 Mrd. DM genannt. Das Umweltbundesamt ging von einem Drittel dieses Betrages aus. Die Steuerspreizung von 6 Pf/l ist im Hinblick auf die Mehrkosten, die den Raffinerien durch die Umstellung entstehen, erforderlich aber auch ausreichend.

Den Investitionskosten in den Raffinerien und den geringen Produktionsmehrkosten sind nicht näher quantifizierte Kosteneinsparungen in der Motorentechnik und in der Abgasreinigungstechnik gegenüber zu stellen. Außerdem sind Verbrauchseinsparungen von rund 20% bei Benzindirekteinspritzern einzurechnen, die durch die schwefelreduzierten Kraftstoffe ihre volle Wirkung entfalten können. Einem geringfügig erhöhten Energieeinsatz in den Raffinerien wird damit eine nachhaltige Verbrauchs- und damit CO_2-Minderung im Fahrbetrieb gegenüber stehen.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der Zehnten Verordnung zur Durchführung des

Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Artikel 1 regelt die Änderungen bzw. Ergänzungen der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV).

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 2 und 3)

Die in § 1 vorhandenen Begriffsbestimmungen von unverbleitem und verbleitem Otto-Kraftstoff werden ergänzt durch die Definition von extra schwefelarmem Ottokraftstoff und extra schwefelarmem Dieselkraftstoff. Als extra schwefelarmer Ottokraftstoff wird ein Kraftstoff angesehen, der einen Schwefelgehalt von höchstens 0,001 Gewichts-%, einen Benzolgehalt von höchstens 1 Vol %, einen Aromatengehalt von höchstens 30 Vol % und einen Dampfdruck von höchstens 60 kPa im Sommer (nach DIN EN 228, Ausgabe Mai 1993, Nationaler Anhang, ist dies die Zeit vom 1. Mai bis 30. September) hat. Alle übrigen Komponenten des extra schwefelarmen Ottokraftstoffes müssen der DIN EN 228, Ausgabe Mai 1993, entsprechen.

Als extra schwefelarmer Dieselkraftstoff darf nur ein Dieselkraftstoff bezeichnet werden, der einen Schwefelhöchstgehalt von 0,001 Gewichts- %, einen Höchstgehalt an polyzyklischen Aromaten (PAH) von 1,0 Gewichts-%, eine Cetanzahl von mindestens 53, einen Cetanindex von mindestens 50 sowie eine Dichte von maximal 840 kg/m^3 aufweist. Die übrigen Eigenschaften dieses Kraftstoffs müssen den Mindestanforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Mai 1993, entsprechen.

Zu Nummer 2 (§ 6 Absatz 2 - neu -)

Neben der Begriffsbestimmung von extra schwefelarmem Ottokraftstoff und extra schwefelarmem Dieselkraftstoff wird auch Inhalt und Form der Auszeichnung geregelt. § 6 der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird dahingehend ergänzt, daß für die in § 1 definierten, umweltfreundlicheren Ottokraftstoffe der Zusatz "extra schwefelarm" und bei

Dieselkraftstoffen der Zusatz "Diesel extra schwefelarm" verwendet werden kann.
Diese Kennzeichnung orientiert sich an den bereits bestehenden Kennzeichen, wie z. B. Super-bleifrei, Super-plus-bleifrei, Normal-bleifrei, Diesel-schwefelarm.

Zu Artikel 2 (Änderung des Mineralölsteuergesetzes – MinöStG -)

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Nr. 1 MinöStG)

Die Neufassung enthält die Anhebung der Mineralölsteuer für nicht "extra-schwefelarmen Ottokraftstoff" um 0,03 DM/Liter.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 1 Nr. 2 MinöStG)

Durch die Erhöhung der Mineralölsteuer für bleihaltiges Benzin um 0,03 DM/Liter wird die bisherige Steuerspreizung zwischen bleihaltigem und bleifreiem Kraftstoff von 0,10 DM/Liter aufrechterhalten.

zu Nummer 3 (§ 2 Absatz 1 Nr. 4 MinöStG)

Die Neufassung enthält die Anhebung der Mineralölsteuer für nicht "extra schwefelarmen Dieselkraftstoff" um 0,03 DM/Liter:

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – BImSchG)

Zu § 34 Abs. 2

Um die Begriffsbestimmungen und Kennzeichnungen umweltfreundlicherer Kraftstoffe auf eine sichere Ermächtigungsnorm zu stützen, wurde § 34 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes um eine neue Nummer 8 ergänzt. Danach ist die Deklaration von besonders umweltfreundlichen Kraftstoffen zulässig.

In der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-

gesetzes werden bisher die Mindestanforderungen für Kraftstoffe festgelegt, die erfüllt sein müssen. Umweltfreundlichere Kraftstoffe gehen über diese Mindestanforderung hinaus.

Zu Artikel 4 (Rückkehr zum Verordnungsrang)

Um die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zügiger veränderten Gegebenheiten anpassen zu können, wird in Art. 4 festgelegt, daß die durch dieses Gesetz geänderte Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes durch Rechtsverordnung wieder geändert werden kann.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Absatz 2 regelt das Inkrafttreten der Änderungen des Mineralölsteuergesetzes.

Absatz 3 enthält die zur raschen Markteinführung notwendigen vorübergehenden Absenkungen der Mineralölsteuer für "extra schwefelarmen" Ottokraftstoff und "extra schwefelarmen" Dieselkraftstoff.

Bundesrat Drucksache **267/99 (Beschluss)**

26.11.99

Beschluss
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen (UmKraftG)

- Antrag des Landes Baden-Württemberg -

Der Bundesrat hat in seiner 745. Sitzung am 26. November 1999 beschlossen, den Gesetzentwurf beim Deutschen Bundestag nicht einzubringen.

Der Bundesrat hat ferner die nachstehende Entschließung angenommen:

Die Bundesregierung wird gebeten, die Bemühungen um eine schnellstmögliche europaweite Einführung von Kraftstoffqualitäten (Diesel und Ottokraftstoff) mit Schwefelgehalten, die 10 ppm nicht überschreiten, weiterhin fortzusetzen. Die Bundesregierung wird darüber hinaus aufgefordert, eine Initiative für eine deutliche Reduzierung des Aromatengehaltes in Kraftstoffen zu ergreifen.

Der Bundesrat sieht die Notwendigkeit, bei der EU-Kommission darauf hinzuwirken, bei der anstehenden Fortschreibung der Richtlinie 98/70/EG die Einführung schwefelarmer Kraftstoffe frühestmöglich vorzusehen. Besonders schwefelarme Kraftstoffe sind eine wesentliche Voraussetzung zur Einführung neuer schadstoffarmer und gleichzeitig verbrauchsreduzierter Motorentechnologien. Dazu sind verbesserte Kraftstoffe bis hin zur Schwefelfreiheit europaweit notwendig.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946